الأهمية الجيوبوليتيكية لمضائق حوض المتوسط

نعيمة خطير، باحثة دكتوراه
كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية،
جامعة الجزائر3، الجزائر

الملخص:

تكتسي المضائق والممرات المائية أهمية اقتصادية وسياسية بالغة؛ فمنها ما يعد نقطة وصل مهمة بين القارات، وتستعمل للتنقلات والتجارة، وتعد المضائق التي تقع ضمن حوض البحر الأبيض المتوسط من أكثر المنافذ البحرية حيوية في العالم، وقد أثارت خلافات كثيرة ونزاعات طويلة بالنظر للتنافس الدولي الشديد للسيطرة عليها.

وفي إطار المعالجة العلمية لهذا الموضوع، تم التركيز على الأهمية الجيوبوليتيكية لمضائق البحر المتوسط الثلاث: مضيق جبل طارق، قناة السويس ومضيقي البوسفور والدردنيل، من خلال تسليط الضوء على جغرافيتها والدور الذي تلعبه في دعم قوة الأطراف التي تسيطر عليها، وأخيرا الكشف عن أهم التطورات التي صاحبت تنافس القوى الدولية للهيمنة عليها.

الكلمات المفتاحية: المضائق – حوض المتوسط – جبل طارق – قناة السويس – البوسفور والدردنيل – التنافس الدولي.

Résumé :

Les détroits et les voies navigables sont d'une grande importance économique et politique, certains sont des destinations intercontinentales importantes, sont utilisés pour le transport et le commerce, et les détroits dans le bassin méditerranéen sont parmi les plus vitaux au monde.

Dans le contexte du traitement scientifique de ce sujet, on a focus sur l'importance géopolitique des trois détroits méditerranéens: le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le Bosphore et les Dardanelles, en soulignant leur géographie et leur rôle de soutien au pouvoir des partis qu'ils contrôlent. Accompagné la rivalité des puissances internationales pour le dominer.

Mots-clés:

Détroits – Méditerranée – Gibraltar - le canal de Suez - le Bosphore et les Dardanelles Compétitivité internationale.

مقدمة:

يكتسب البحر الأبيض المتوسط أهمية في كونه منطقة حضارية، ترعرعت على ضفافه حضارات راقية (أمازيغية ، يونانية ، فينيقية ، رومانية ، عربية وإسلامية) وفي كونه طريقا عالميا للتجارة والعبور الدوليين بين أجزاء العالم القديم في العصرين القديم والوسيط، وبينهما وبين العالم الجديد في العصر الحديث، بحيث كان ولا يزال حلقة الوصل بين أجزاء العالم المختلفة وشعوبه، ولم يكتسب هذا البحر تلك الأهمية من فراغ، بل إن ذلك راجع بالأساس إلى توفره على مضائق بحرية ساهمت في جعله بحرا دوليا حيويا، وقد ظلت الممرات والمضائق البحرية عاملا استراتيجيا في مواقع الدول وفي تسهيل حركة الملاحة والتجارة العالميتين، لذلك ظلت هذه المضائق محط أنظار الدول الكبرى في استراتيجيتها الأمنية والعسكرية، وكثيرا ما كانت مسرحا للصراع بين القوى الكبرى للسيطرة عليها.

أ. **أهمية البحث** :

تنبع أهمية هذه الدراسة من كونها تعالج واحدا من أهم مواضيع العلاقات الدولية، وبالتحديد في مجال الجيوبوليتيك، ألا وهو تأثير موقع الدول المطلة على المنفذ البحري في قوتها الجيوبوليتيكية؛ وقد تحدّث رواد علم الجيوبوليتيك كثيرا عن هذا الموضوع، واعتبروا أن الدولة التي لا تملك منفذا بحريا هي دولة حبيسة معزولة عن العالم، ما يخلق لها صعوبات إقتصادية وأخطار دفاعية تؤثر على أمنها واستقرارها، فمثلا يؤكد **نيكولا سبيكمان** صاحب نظرية حافة اليابسة (Rim Land) أن "من يحكم الريملاند يحكم أوراسيا، ومن يحكم أوراسيا يسيطر على مقاليد العالم"؛ واعتبر الريملاند بمثابة منطقة برمائية حاجزة تفصل بين القوى المتصارعة: البرية من ناحية، والبحرية من ناحية أخرى، وقد حدد سبايكمان هذه المنطقة بأنها تشمل: كل من أوروبا عدا روسيا، والجزيرة العربية بما في ذلك العراق، تركيا وإيران، والأجزاء الساحلية من الهند وجنوب شرقي آسيا والصين وكوريا وشرق سيبيري، وهذه المنطقة تضم بالتأكيد مضائق المتوسط الثلاث (جبل طارق، قناة السويس، البوسفور والدردنيل) .

ب. **إشكالية البحث**: تدور إشكالية البحث حول التساؤل المركزي التالي : **إلى أي مدى يمكن الأخذ بالفرضية التي تقول أن أهمية الموقع الجغرافي للدولة مرتبطة بإطلالها على المنافذ البحرية ؟**

وهذه الإشكالية تتفرع بدورها إلى مجموعة من الأسئلة الفرعية المساعدة على التحليل وهي:

- فيم تكمن الأهمية الإستراتيجية للمنافذ البحرية ؟
- ما مدى اهتمام القوى الدولية بهذه المنافذ ؟
- هل هناك احتمال لتراجع أهميتها في ظل ما يشهده العالم من تطور وتكنولوجيا ؟

ج. **أهداف البحث**: تتركز أهداف هذا البحث على الإجابة عن الأسئلة المطروحة في مشكلة البحث، وبشكل خاص ما يتعلق بـ :

- تسليط الضوء على الأهمية الإقتصادية والملاحية للمضائق.
- الوقوف على أهم المحطات التاريخية للصراع الدولي على مضائق المتوسط .
- الكشف عن طبيعة التنافس العالمي الحالي على مضائق حوض المتوسط .
- معرفة مدى مساهمة المنفذ البحري في تعزيز القوة الجيوبوليتيكية للدولة .

د. **مناهج البحث**:

تم الإعتماد على **المنهج الوصفي التحليلي** لدراسة جغرافيا المضائق المتوسطية من حيث موقعها ومساحتها وأهميتها بالنسبة للدول التي تطل عليها، إضافة إلى **المنهج التاريخي** بواسطته يمكن التعرف على خلفيات وجذور الإهتمام الدولي بمضائق حوض المتوسط؛ فلا يمكن التعرف على أهمية هذه المضائق من الناحية الإقتصادية والجيواستراتيجية، دون الرجوع إلى امتداداتها التاريخية، وهو ما سيمكننا من وصف وتحليل واقع التنافس الدولي على هذه المنافذ الحيوية وتأثيراتها على طبيعة العلاقات الإقليمية والدولية المرتبطة بمحاولات السيطرة عليها، فهذه الدراسة تستوجب المزج بين مناهج الدراسة، من منهج وصفي تحليلي ومنهج تاريخي والتي تتمايز توظيفاتها من عنصر إلى آخر.

هـ. **خطة البحث**: اعتمادا على المنهجية المتبعة، وبغرض الإجابة على الإشكالية ومجموعة الأسئلة المطروحة ، قمنا بتقسيم الدراسة إلى ثلاثة محاور رئيسية:

* **المحور الأول** : **مضيق جبل طارق**

1. في تعريف المضائق والملاحة الدولية فيها.
2. التنافس البريطاني- الإسباني حول مضيق جبل طارق.

* **المحور الثاني** : **قناة السويس**

1. لمحة جيو تاريخية عن قناة السويس.
2. الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس.

3. العدوان الثلاثي على مصر بعد قرار التأميم 1956.

*** المحور الثالث : مضيقا البوسفور والدردنيل**

1. جغرافية المضيقين وأهميتهما بالنسبة لتركيا وروسيا.
2. التنافس الدولي حول البوسفور والدردنيل.
3. مكانة تركيا ضمن الإستراتيجية الغربية والروسية .

المحور الأول: مضيق جبل طارق

1. في تعريف المضائق والملاحة الدولية فيها:

هناك مواقع جغرافية تتسم بأنها طرق طبيعية للمرور والانتقال الدولي كقناة السويس وباب المندب وجبل طارق، والبوسفور والدردنيل، وتهتم الدول صاحبة تلك المواقع بحمايتها، بينما تحاول الدول الأخرى التحكم فيها لأهميتها في المواصلات الدولية [1].

يعرف المضيق بأنه عبارة عن قطاع ضيق يصل بين مسطحين مائيين، أو يفصل بين منطقتين يابستين أو أكثر عن بعضها.فقد يربط بحر بآخر، أو بحر بخليج ،أو خليج بمحيط ،أو محيط ببحر،وتقترب اليابسة على جانبي المضيق بصورة ملحوظة.فقد لا يزيد عرض المضيق عن مئات الأمتار مثل المضائق التركية، وقد يتسع عرض المضيق ليصل إلى 32 كلم أو أكثر مثل مضيق بين بريطانيا وفرنسا [2]، وتنطبق القواعد الخاصة بالمياه الإقليمية والدولية على المضائق،فطبيعة هذا الأخير مرتبطة بحجم المياه الإقليمية؛ فإذا كان عرض المضيق أكبر من عرض المياه الإقليمية تصبح المياه دولية؛ أي أن الملاحة فيها للجميع، وإذا كان عرض المضيق أقل من عرض المياه الإقليمية يصبح المضيق إقليميا، أي يحق فقط للدول المحيطة به السيطرة عليه[3].

كما أننا نميز بين نوعين من المضائق: مضائق طبيعية مثل: مضيق جبل طارق، مضيق هرمز، الدردنيل والبوسفور، ومضائق اصطناعية مثل:قناة السويس وقناة بنما. وتكمن أهمية المضائق في كونها تختصر المسافات بين الدول، كما أنها تعتبر نقطة التقاء طرق الملاحة البحرية، ومن ثم كانت محلا للصراع وأطماع الدول الكبرى، فالسيطرة على المضيق تعني إغلاق المعبر البحري والتحكم في طرق الملاحة. وتتفاوت قيمة المضائق وفقا لأهمية المناطق المطلة على البحار التي يربطها المضيق ووفقا لحركة التجارة بين أرجاء موانئ هذه البحار

---

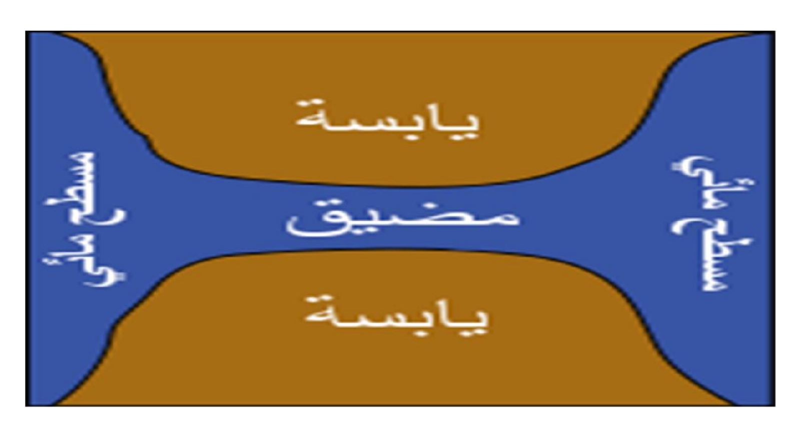
[1] محمد السيد سليم، **تحليل السياسة الخارجية**، الطبعة الثانية. (القاهرة:مكتبة النهضة المصرية ، 1998). ص 152.

[2] عبد الوهاب الكيالي، **موسوعة السياسة**،الجزء الثاني. (بيروت:المؤسسة العربية للدراسات والنشر،1981). ص27 .

[3] محمد محمود إبراهيم الديب،**الجغرافيا السياسية : منظور معاصر.** (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية ،2002). ص 426.

والبحار المجاورة، وقد يساعد وجود مضيق بحري على إبراز أهمية الجزر القريبة منه أو يؤدي إلى ازدهار الدول المطلة عليه.،كما تستخدم كمحطات لتزويد السفن بالوقود، فموانئ جبل طارق وعدن وسنغافورة وغيرها ذاع صيتها لموقعها بالقرب ،أو إشرافها على أحد المضائق البحرية الهامة [1]، وحرية المرور عبر هذه المضائق مكفولة لكافة دول العالم من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وإن كانت بعض هذه المضائق تقع ضمن المياه الإقليمية لبعض الدول، مثل مضيقي الدردنيل والبوسفور في تركيا. كذلك تختلف أنواع وأشكال السفن العابرة لهذه المضائق، حيث يمكن أن نميز أنواع محددة وفقا الأقاليم الإنتاج، فمضيق هرمز يعد مضيق النفط، والدردنيل والبوسفور معبرا رئيسيا لروسيا [2].


رسم توضيحي للمضيق



المصدر : <http://muslm.net/vb/showthread.php?t=347306>

2. التنافس البريطاني– الإسباني حول مضيق جبل طارق

يقع مضيق جبل طارق البحري بين جزيرة إيبيريا شمالا وشمال إفريقيا جنوبا.ويصل بين مياه البحر الأبيض المتوسط ومياه المحيط الأطلسي، يحد المضيق من الشمال شواطئ إسبانيا وجبل طارق، وفي الجنوب المغرب (طنجة) والإقليم الإسباني (سبتة)، وفي الغرب رأس الطرف الأعز (إسبانيا) ورأس سبارتل (المغرب)، ويبلغ عرض المضيق في أضيق نقطة له 5،16 كلم، وطوله58 كلم، أعمق نقطة فيه تصل إلى 935 متر وأقل نقطة فيه 320 متر[3]، وقد أطلق الفينيقيون على مضيق جبل طارق تسمية أعمدة هرقل، وقد استطاعوا أن يجتازوه في رحلاتهم الاستكشافية إلى غرب أوربا وغرب إفريقيا، حيث ازدادت أهمية هذا المضيق في فترة

---

[1] محمد إبراهيم حسن ، **الجغرافية السياسية**. (الإسكندرية:مركز الإسكندرية للكتاب ،1990). ص 165.

[2] محمد محمود إبراهيم الديب. مرجع سابق. ص426.

[3] الليث محمد عمر، **"قائمة مضائق العالم بالمعلومات والخرائط والصور" ، 2009/05/26، على موقع :** <www. muslm.net >

الازدهار الروماني نظرا لاهتمام روما بأسطولها البحري الذي كان يجوب كافة أرجاء البحر الأبيض المتوسط، كما كان يطلق عليه العرب قديما بحر الزقاق، وفي سنة711م، وصل الفتح العربي الإسلامي إلى مضيق جبل طارق، حيث قام "طارق بن زياد" بعبور المضيق وتمكن من فتح الأندلس ،وقد حمل هذا المضيق اسم القائد العربي بعد ذلك[1]، حيث سيطر العرب على المضيق حوالي 8 قرون، وبعد خروجهم من الأندلس انتقلت السيطرة عليه إلى الإسبان، ولكن بعد قيام الثورة الصناعية، تسابقت الدول الصناعية في البحث عن أسواق لتسويق منتجاتها، لذلك كانت بريطانيا على رأس الدول الصناعية التي اهتمت بهذا المضيق، وتمكنت من احتلاله في بداية القرن 18م، وقد استمرت سيطرتها عليه حتى الوقت الحاضر نظرا لأهمية الإستراتيجية في الملاحة والتجارة الدوليتين [2].

خـريـطة مـضيق جبل طارق



المصـدر:
< http://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/gibrltar.gif>

وقد تصارعت القوات البريطانية والهولندية عام 1704 للإستلاء على المضيق ،وانتهى الصراع بالتوقيع على معاهدة أوتريخت عام 1713؛ وهي معاهدة سلام أنهت حروب خلافة العرش الأسباني (1701-1714) وأسست لتوازن القوى الغربية، ففي عام 1700، أدى موت الملك "تشارلز الثاني" ملك إسبانيا إلى حرب أهلية إسبانية بسبب ترك الملك لوصية يتولى بموجبها الأمير الفرنسي فيليب عرش إسبانيا (حفيد الملك

[1] عبد الوهاب الكيالي، **موسوعة السياسة** ، الجزء الثاني. مرجع سابق. ص 27.

[2] حسين الريماوي، **مقدمة في الجغرافيا السياسية** ، الطبعة الأولى. (عمان ، دار وائل للطباعة والنشر ،1998). ص 152.

لويس 14)، فخشيت الأقطار الأوربية أن تقوم بضم إسبانيا لإمبراطوريتها،فدخلت فرنسا في حرب ضد دول التحالف المكونة من النمسا وبروسيا وهولندا [1].

وفي عام 1712م، اجتمع في أوتريخت ممثلون لكل المشاركين في الحرب لمناقشة هذه المعاهدة، وفي عام 1713 تم التوقيع عليها وكانت بداية لنهاية فرنسا وصعود إنجلترا، واعترفت هذه المعاهدة بأن يكون "فليب"ملكا على إسبانيا دون إتحادها مع فرنسا تحت إمارة حاكم واحد، ونتيجة لهذه المعاهدة كسبت بريطانيا المستعمرات الأساسية في جبل طارق، فهو يعد أهم أهداف السياسية البريطانية[2].

ونتيجة لهذه الأهمية، فقد استولت إنجلترا على شبه جزيرة طارق في 1704، وتأكدت سيطرتها على المضيق بموجب معاهدة أوتريخت 1713، ولما افتتحت قناة السويس زادت أهمية مضيق جبل طارق لبريطانيا، ولم تكف إسبانيا أبدا عن المطالبة بمضيق جبل طارق؛ لأنه بالقانون الطبيعي جزء من بلادها، فقد لجأت إلى استخدام القوة كسبيل لاسترجاع المضيق، لكنها فشلت في ذلك،وبعدها عرضت على إنجلترا التخلي عن بعض أقاليمها مثل: (سبتة ومليلة) مقابل المضيق، وبسبب التهديد الإسباني قررت إنجلترا تقوية جبل طارق عسكريا أمام إسبانيا، وامتد العمل في سبيل تحقيق ذلك من أواخر القرن 19م حتى أوائل القرن 20م، وقد ناقش البرلمان البريطاني عدة مرات هذه العمليات العسكرية، حيث أكد المجلس أن الدفاع السليم عن جبل طارق يتطلب الاحتلال العسكري لجزء من الإقليم الإسباني المجاور (أمن جبل طارق يتطلب انعدام أمن إسبانيا)، ونتيجة لتطور الأسلحة فقد بات جبل طارق معرضا دوما للخطر، وكان بإمكان المدافع الإسبانية الثقيلة أن تسيطر عليه،فأدرك الخبراء الإنجليز هذا الخطر فبادروا إلى مضايقته بسبتة وجزر الكناري، فكان" كلاوز Cloues " يعتقد أن المزايا الطبيعية لسبتة تفوق مزايا جبل طارق، لذلك يمكن اتخذها كقاعدة بحرية من الدرجة الأولى ، وهي لا تبعد عن جبل طارق إلا بأربعة عشرة ميلا [3].

- ❖ **المحور الثاني: قناة السويس**

1. **لمحة جيو تاريخية عن قناة السويس :**

قناة السويس هي ممر مائي دولي ضمن الأراضي المصرية،وتنطبق عليه القوانين المتعلقة بالمياه الداخلية التي تعطي لمصر حق السيطرة التامة والمطلقة على هذا الممر، وتصل القناة البحر الأبيض المتوسط شمالا عند

---

[1] جورج كلوني ، "**مضيق جبل طارق**"،2012/02/17، على موقع : < http://www.startimes.com>

[2] مرفت أسعد عطا الله ، **التنافس العسكري بين بريطانيا وفرنسا في البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس(1869. 1904)**. (الإسكندرية:مركز الإسكندرية للكتاب ،2004). ص 102.

[3] نفس المرجع، ص104.

بور سعيد حتى بور توفيق بأعلى البحر الأحمر عند السويس.يبلغ طولها 195 كلم ومتوسط عرضها 60م وعمقها 13م، تسير مع الحافة الشرقية بحيرة المنزلة في خط مستقيم حتى بحيرة التمساح، ثم تنحرف شرقا إلى البحيرات المرة فخليج السويس [1]، فهي بمثابة أنبوب يصل بين بحيرتين مقفلتين، تسيطر البلاد العربية على إحداهما بالكامل تقريبا (البحر الأحمر)، وتسيطر على الأخرى من ناحية الجنوب والشرق (البحر الأبيض المتوسط) [2].

إن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر بقناة أو ممر مائي ليس بفكرة جديدة، فقد كنت هناك محاولات عديدة بشأن هذا الأمر*؛ففي القرن 19 ق.م، حفرت قناة تربط النيل ببحيرة التمساح، وكانت إذ ذاك الطرف الشمالي للبحر الأحمر (قناة سيزو ستريس)، وحاول نخاو (609-593 ق.م) تطهيرها وربطها بالبحر المتراجع، لكن غزو الفرس لم يتح له الفرصة، فأتم العمل "دارا الفارسي" العمل، دون أن ننسى محاولات "بطليموس الثاني" والإمبراطور الروماني "تراجان"(200م)، وعندما فتح العرب مصر،كانت القناة قد ردمت،فأعاد"عمرو بن العاص"حفرها وسماها"خليج أمير المؤمنين"، وردمت من جديد سنة 770 م، بأمر من الخليفة العباسي "أبو جعفر المنصور".[3]

وفي عهد "محمد علي"، اقترح "فرديناند ليسبس" – الذي كان نائب قنصل فرنسا في الإسكندرية– شق القناة بحجة أن ذلك من شأنه أن يزيد من رخاء مصر، لكن محمد علي رفض المشروع محذرا من زيادة الأطماع الغربية في مصر،وفي الأخير تم إقناعه بشقها.وقد بدأ العمل في حفرها سنة 1845 م،وافتتحت رسميا سنة 1869 م[4].

وصدرت شروط الاتفاق مع تأسيس شركة القناة في 05 جانفي 1856، تعهدت مصر فيها بتقديم مساحات شاسعة من الأراضي للشركة مع شق ترعة للماء العذب ومع تقديم أربعة أخماس القوة العاملة لحفر القناة،ومع شراء 44٪ من أسهم الشركة بقرض استدانته بمبلغ 60 مليون فرنك، وحصلت الشركة على امتياز

---

[1] "**الموسوعة الميسرة للمصطلحات السياسية** ". (الإسكندرية : مركز الإسكندرية للكتاب،2005) .

[2] أمين هويدي،"**المناطق الإستراتيجية في البحر الأحمر**"، مجلة المستقبل العربي. (بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية). العدد 02، 1979-1980. ص 26.

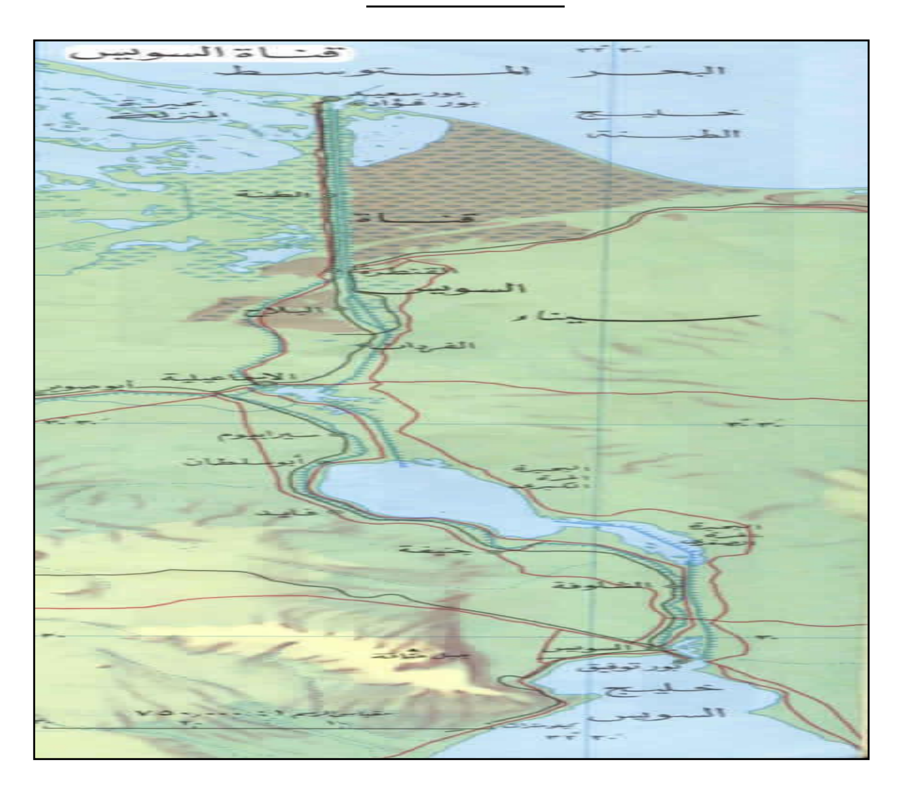
* في البداية لم تفتح القناة لاعتقادهم بأن مستوى ارتفاع مياه البحر الأحمر أعلى من مياه المتوسط، لكن بعد إجراء الدراسات ،تأكد أن كلاهما في نفس المستوى وبالتالي يمكن شق القناة.

[3] عبد الوهاب الكيالي. مرجع سابق. ص 809.

[4] حسين الريماوي. مرجع سابق. ص 153.

لمدة 99 عاما تنتهي سنة 1966 في عهد إسماعيل الخديوي الذي اختلف مع الشركة حول شروط الامتياز في سنة 1864، انتهى بأن تدفع مصر للشركة 84 مليون فرنك، فزادت أعباؤها المالية وديونها[1].

خريطة قناة السويس :



المصدر : http://www.egypty.com/egyptana/state/suez_canal.asp

2. الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس:

لعب البحر الأبيض المتوسط دورا كبيرا كطريق ملاحي، وتضاعفت أهميته بعد أن اتصل بالبحر الأحمر عن طريق فتح قناة السويس،"فموقع قناة السويس يمثل القلب لأطول وأهم طريق ملاحي في العالم يخترق المحيطات الهادي والهندي والأطلسي"[2]، وهي إحدى أهم الممرات المائية في العالم ؛إذ تعتمد عليها التجارة بين جنوب شرقي آسيا ودول الخليج العربي مع دول البحر الأبيض المتوسط وإلى حد الأمريكيتين، وقد زادت أهمية هذا الممر بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي باعتبار أن قناة السويس تختصر الطريق بين

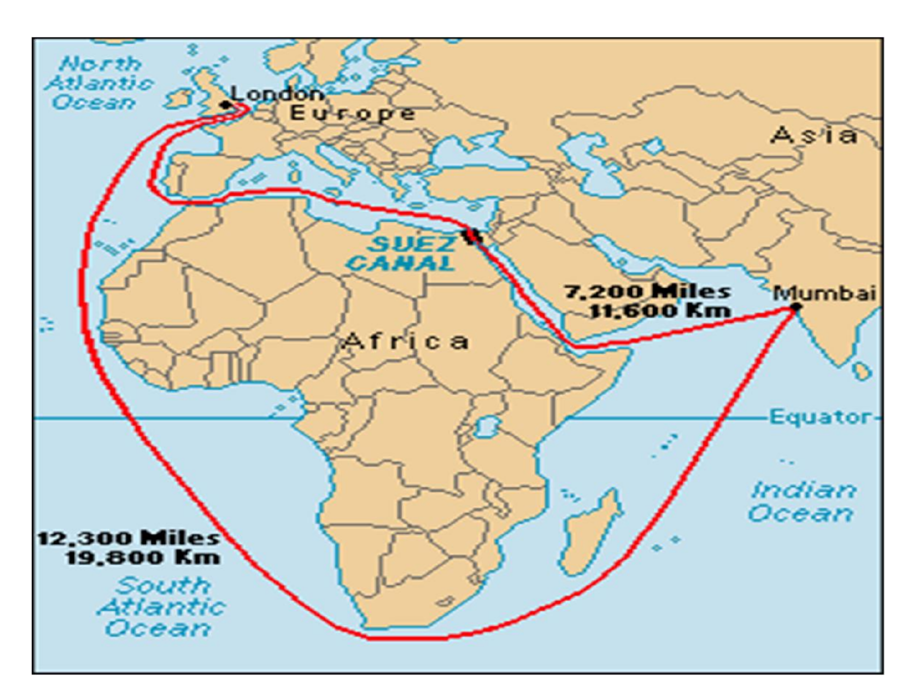
---

[1] عبد الوهاب الكيالي. مرجع سابق. ص 808.

[2] خليل حسن، **الجغرافية السياسية : دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها**، (بيروت : دار المنهل اللبناني ، 2009). ص 113.

جنوب شرق آسيا والسواحل الأوروبية الغربية بنحو60٪ بالمقارنة مع الطريق الذي يمر عبر رأس الرجاء الصالح،كما أنه يوفر الوقت والتكاليف[1].

خريطة تبين أهمية قناة السويس:



المصدر: < http://www.3omlaty.com/vb/attachment.php?>

وتنقل القناة 14 ٪ من تجارة العالم البحرية، وقد عمقت ووسعت لتسمح بعبور أضخم ناقلات النفط في العالم بحمولة تصل إلى أكثر من 500 ألف طن، وقناة السويس ليست ممرا للتجارة العالمية وقت السلم فحسب، وإنما سلاح سياسي وإستراتيجية حرب تصل انعكاساتها إلى كل البحار والمحيطات السبعة لمرور الأساطيل الحربية فيها،فهي موقع حاكم في إستراتيجية الصراع البحري العالمي مثلما هي عقدة نووية في الملاحة والتجارة العالمية، وعمل الانقلاب النووي بصاروخه العابر للقارات على اختزال عنصر المسافة ؛ومن ثم ضاعت الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس في ظل الانقلاب النووي، ولكن أهميتها الاقتصادية تتدعم بمرور الوقت[2].

[1] ـ خليل حسن،مرجع سابق، ص345.
[2] محمد محمود ابراهيم الديب. مرجع سابق. ص 444.

هذه القناة أكسبت مصر أهمية إستراتيجية وجلبت أنظار العالم نحو موقعها الجغرافي، كما أنها استفادت منها برفع دخلها؛ حيث بلغ دخلها عام 1980 حوالي 502 مليون جنيه مصري، وتجاوز عام 1984 نحو 931 مليون جنيه مصري، وبالتالي فالقناة تساهم مساهمة كبيرة في تعزيز الاقتصاد المصري وترفع مستوى الدخل القومي [1].

وبحفر قناة السويس أصبح البحر الأبيض المتوسط الطريق الرئيسي للتجارة الدولية ليس مع الشرق الأقصى وحده، ولكن كذلك مع الهند وأرخبيل جنوب شرق آسيا "[2]، وقد كان لهذا الحدث مداه الكبير بالنسبة لبريطانيا التي ازدادت اقتناعا بأهمية القناة؛ أولا لأنها تختصر الطريق إلى الهند، وثانيا من أجل الدفاع على مستعمراتها في ما وراء البحار والتوسع في قارتي آسيا وإفريقيا، وثالثا شن الحملات العسكرية، وبذلك أصبحت توقن تماما مدى الخطورة التي تتعرض لها هي ومستعمراتها إذا ما استطاعت دول معادية السيطرة على مصر، وبالتالي على قناة السويس، وقد صرح سولسبري بأن البحر الأحمر هو وتر بريطانيا الحساس[3].

وقد تنبهت فرنسا هي الأخرى إلى أهمية القناة ؛وقد جاء في تصريح لقنصلها بالقاهرة، بأن السيطرة على البحر الأحمر تهدد مصالح البريطانيين ،وبالتالي طردهم من الهند، فعن طريق السويس يمكن إرسال القوات إلى الهند على عدد قليل من البواخر يستغرق مدة قصيرة، ولن يكونوا معرضين للخسارة أكثر من 1٪ [4].

وفي سنة 1875 كانت الحكومة المصرية على وشك الإفلاس،فبحث "الخديوي إسماعيل" عن مورد من الموارد المالية لم يرهن بعد، ومن ثم فكر أن يرهن أسهم مصر في قناة السويس في مقابل عدة ملايين جنيهات، أو أن يبيعها إذا تعذر الاقتراض. فحاولت فرنسا إتمام الصفقة لصالحها ولكن محاولتها باءت بالفشل على أثر تهديد بريطانيا لها إذا تورطت في هذا الأمر. وفي الأخير نالت بريطانيا الصفقة مقابل مبلغ قدره 4 ملايين جنيه،هذه الصفقة عززت رغبة بريطانيا في غزو مصر ؛ويمكن القول بأن مصر كانت في يوم ما ضحية قناة السويس.[5]

3. العدوان الثلاثي على مصر بعد قرار التأميم 1956:

---

1 عبد الوهاب الكيالي. مرجع سابق. ص 809.

2 بيير رينوفان وباتيست روروزيل،**مدخل إلى تاريخ العلاقات الدولية**، تر : فايزكم نقش، الطبعة الثالثة . (عويدات . بيروت . باريس : منشورات بحر المتوسط ومنشورات ،1998). ص 380.

3 مرفت أسعد عطا الله . مرجع سابق. ص 56.

4 نفس المرجع. ص 69.

5 محمد علي القوزي ،**العلاقات الدولية في التاريخ الحديث والمعاصر**. (بيروت : دار النهضة العربية،2001). ص 376.

تم تأميم قناة السويس من طرف "جمال عبد الناصر" يوم 1956/07/26، ما أدى إلى شن العدوان الثلاثي على مصر في نفس السنة،ويرجع السبب الحقيقي في هذا العدوان إلى أن فرنسا وانجلترا ظنتا أن حركة الملاحة في القناة ستضطرب بعد فشل محاولات إقناع عبد الناصر وبالتراجع عن تأميم شركة قناة السويس[1]، بحيث دعت بريطانيا إلى عقد مؤتمر في لندن تحضره 24 دولة من أكثر الدول استعمالا لقناة السويس، ومعظمها من الدول الأعضاء في التكتلات العسكرية الغربية، بالإضافة إلى بعض الدول المحايدة كالهند وإندونيسيا والإتحاد السوفياتي، وقد افتتح المؤتمر في لندن في16 أوت، وانتهى باتخاذ قرار إرسال بعثة من ممتلكي 5 دول برئاسة "منزيس" رئيس وزراء استراليا لإبلاغ "عبد الناصر" بمشروع مقترح أساسه إنشاء مجلس قناة السويس يتولى الإشراف على قناة السويس بالتعاون مع مصر[2].

وقد جاءت اللجنة إلى مصر وقابلت "عبد الناصر" الذي رفض المشروع، ولكي تحول الولايات المتحدة دون لجوء بريطانيا وفرنسا إلى العمل العسكري ؛فقد اقترحت إنشاء جمعية المنتفعين بقناة السويس يكون لها طابع مؤقت، وتكون مسؤولة عن تنسيق المرور في القناة، وتحصيل رسوم المرور، ولكن "عبد الناصر" رفض المشروع برمته، وأخيرا لجأت بريطانيا وفرنسا إلى مجلس الأمن لاستصدار قرار يعطيها مبررا للعمل العسكري، وقد قدمت بريطانيا مشروعين إلى المجلس؛ يقضي المشروع الأول بإنشاء هيئة المنتفعين ،ولكن الإتحاد السوفياتي استخدم حق الفيتو ضد المشروع، وقد تمخضت المناقشات عن الاتفاق في 14 أكتوبر على مشروع ثاني من ست نقاط لتسوية موضوع القناة ينص على [3]:

1- حرية الملاحة في قناة السويس،وأن تكون القناة مفتوحة لجميع سفن الدول دون أي تمييز.
2- احترام سيادة مصر.
3- انفصال إدارة القناة عن سياسة أي دولة.
4- تحديد الرسوم والمصروفات يكون وفقا لاتفاق بين مصر والدول المنتفعة بالقناة.
5- تخصيص جانب عادل من الرسوم لتحسين القناة.
6- الالتجاء إلى التحكيم في حالة الخلاف بين الحكومة المصرية وشركة القناة السابقة.

---

[1] محمد رياض، **الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط**، الطبعة الثانية . (بيروت: دار النهضة العربية ،1979). ص 442.

[2] بيير رينوفان وباتيست روروزيل. مرجع سابق. ص 381.

[3] محمد السيد سليم، "**العلاقة بين قرار التأميم والعدوان الثلاثي على مصر**"، مجلة السياسة الدولية. (القاهرة : مركز الأهرام للدراسات الإستراتيجية). العدد 166، أكتوبر 2006. ص 14-15.

عند هذه النقطة توقع "عبد الناصر" أن احتمال الغزو العسكري لمصر قد انتهى تقريبا، ولكن بريطانيا وفرنسا قد عقدتا العزم على اللجوء إلى الحل العسكري، بصرف النظر عن القرار الصادر عن مجلس الأمن، يوم الخامس من أكتوبر.ولكن محاولات العدوان الثلاثي باءت بالفشل، مما أدى إلى تأكيد قرار تأميم شركة قناة السويس، واسترجعت مصر سيادتها على القناة [1]، وفي 29 أفريل1958 تم في روما توقيع اتفاقية أسس للتسوية مع أصحاب الصكوك، وفي 05 جويلية 1958 تم توقيع نهائية بين الحكومة المصرية وشركة السويس المالية التي تكونت للتفاوض باسم أصحاب الصكوك ، وقد نص الاتفاق على ما يلي[2]:

1. تؤول إلى الحكومة المصرية كافة الأصول القائمة للشركة في مصر مهما يكن نوعها.

2.تتحمل الحكومة المصرية مسؤولية الوفاء بالمعاشات التي يستحقها الموظفون العموميون في مصر، وكذا الموظفين الموجودين في الخارج.

3.ينتقل إلى شركة السويس المالية (وهي الشركة التي كونها أصحاب حصص التأسيس للتفاوض مع الحكومة المصرية بشأن التعويضات وإدارة واستغلال أموال الشركة المؤممة) التزامات الشركة المؤممة قبل حملة السندات من إصدار 1885، ويقوم البنك الأهلي المصري بتعويض المصريين منهم.

4.تتحمل الحكومة المصرية ديون الشركة السابقة.

5.تدفع الحكومة المصرية تعويضات نهائية مقدارها 28،30 مليون جنيه للشركة وتتنازل عن الأموال الموجودة في الخارج لشركة السويس المالية.

- **المحور الثالث: مضيقا البوسفور والدردنيل:**

1. جغرافية المضيقين وأهميتهما بالنسبة لتركيا وروسيا:

يختلف مضيقا البوسفور والدردنيل عن غيرهما من المضايق لسيطرة دولة واحدة هي "تركيا"على سواحله الشرقية والغربية، وهي سيطرة سهلة لطول المضيقين ولضيقهما، حيث يبلغ طول مضيق الدردنيل حوالي 71 كم، ويتراوح عرضه من 3 إلى 10 كم،أما عمقه فبين 50 و90 متر،يصل بحر إيجه ببحر مرمرة، وهذا الأخير يتصل بدوره بالبحر الأسود عن طريق مضيق البوسفور، الذي يعتبر أقصر طولا وأضيق عرضا من الدردنيل، إذ يصل طوله إلى 27 كم ويتراوح عرضه بين 640 م و3,2 كم، وعمقه الأقصى حوالي 105 أمتار، ويقع

---

1 محمد علي القوزي. مرجع سابق. ص 371.

2 محمد السيد سليم،"**العلاقة بين قرار التأميم والعدوان الثلاثي على مصر**". مرجع سابق. ص 19.

المضيقان كلية ضمن حدود المياه الإقليمية التركية ويفصل بينهما بحر مرمرة بطول 200 كم.وتمر تجارة دول البحر الأسود بما فيها روسيا عبر المضيقين، ومن هنا جاءت أهميتهما الحيوية لهذه الدول[1].

خريطة مضيقي البوسفور الدردنيل:



المصدر:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/03/Turkish_Strait_disambig_AR.png

وتعتبر المضايق التركية مصدرا اقتصاديا مهما،إذ تستفيد تركيا من الرسوم والخدمات التي تجنيها من عملية عبور السفن،كما تشكل هذه المضايق أهمية عظيمة بالنسبة لروسيا التي تطمح دائما للوصول إلى المياه الدافئة،وخاصة إلى مياه البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر مجالا واسعا لتنافس القوى الكبرى فيه.[2]

وقد عملت تركيا على إغلاق المضيقين أمام كل السفن باستثناء السفن التركية والمبحرة في خدمة تركيا منذ 1453 إلى غاية إعلان اتفاقية "كوتشك كينارجي"الموقعة سنة 1774 والتي من خلالها استطاعت روسيا كسر الاحتكار التركي للبحر الأسود، وقد كانت السفن الروسية قبل تلك المعاهدة تبحر في البحر الأسود رغما عن إرادة تركيا، ولكن المعاهدة ضمنت لها حق الملاحة فيه، والمرور في مضيقي الدردنيل

[1] علي أحمد هارون، **أسس الجغرافيا الإقتصادية**. (القاهرة : دار الفكر العربي للطباعة والنشر، 2010). ص 431.
[2] حسين الريماوي. مرجع سابق. ص 152.

والبوسفور إلى البحر المتوسط، لكن بعد خضوع سفنها للإيقاف والتفتيش من جانب السلطات التركية حتى تمنع روسيا من الحصول على السلع الإستراتيجية التي قد تفيدها في أي صراع قد ينشب مستقبلا[1].

ولم تحل سنة 1800،حتى كان هذا الامتياز المحدود والمشروط قد حصلت عليه أيضا القوى التجارية الهامة وكافة الدول الراغبة في الاستفادة من ذلك، وعليه يتضح لنا أن تركيا قد اعترفت بحق مرور السفن التجارية الأجنبية في المضايق، ولكن هذا الحق لم يمتد ليشمل السفن الحربية[2].

في عام 1798، قام تحالف قصير الأمد بين روسيا وتركيا؛ بحيث سمحت تركيا للسفن الحربية التابعة لروسيا بالمرور في مضيق البوسفور، وحرمت البحر الأسود على سفن الدول الأخرى، لكن سرعان ما انتهى التحالف بإشعال الحرب بين تركيا وروسيا، وبدأت الدول الغربية خاصة انجلترا منذ ذلك التحالف تخشى أن يتم السماح للسفن الحربية الروسية بحرية المرور في المضايق إلى البحر المتوسط، كما عقد اتفاق دولي سنة 1841، يقضي بفتح المضايق أمام كل السفن التجارية وغلقها أمام السفن الحربية فيما عدا التركية منها،وتأكد هذا الحق في معاهدة باريس 1856 التي أعقبت حرب القرم[3].

وعلى الرغم من ذلك فقد بذلت تركيا كل ما في وسعها لجعل الملاحة التجارية عبر المضايق عبئا لا يطاق أمام السفن الأجنبية ؛حيث كانت تركيا تصر على اجتياز السفن المضايق خلال ساعات النهار، وأن تحصل مسبقا على إذن كتابي بذلك، وأن يعطى هذا الإذن لحراس القلاع الحربية على جانبي المضيقين، وإلا أطلقوا النار على السفن[4]،كل ذلك من أجل تأكيد السيادة التركية على البوسفور والدردنيل وضمانا لأمنها ضد أي تهديد أجنبي

2. التنافس الدولي حول مضيقي البوسفور و الدردنيل:

إن موقع مضيقي البوسفور والدردنيل المهم جعل منهما في كل زمن،هدف المطامع السياسية للقوى الكبرى في العالم،وقد تأكدت هذه الأهمية الإستراتيجية للمضايق التركية أثناء الحرب العالمية الأولى،حيث كانا مسرحا لحملة انجليزية- فرنسية في نوفمبر1915، اقترح هذه الحملة "ونستون تشرشل"وزير البحرية البريطانية

---

[1] علي أحمد هارون. مرجع سابق. ص ص 432-434.

[2] محمد رياض. مرجع سابق. ص 335.

[3] علي أحمد هارون. مرجع سابق. ص 434.

[4] ناصيف يوسف حتي، **القوى الخمس الكبرى والوطن العربي : دراسة مستقبلية**، الطبعة الأولى. (بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية ، أكتوبر 1987). ص69.

آنذاك، وكان الهدف منها احتلال المضايق من أجل السيطرة على الممر ومساعدة روسيا في الحفاظ على اتصالاتها الحيوية في مواجهة ألمانيا والدولة العثمانية...[1]

ومن خلفيات هذه الحملة أن روسيا قامت بحشد أسطولها في البحر الأسود، فتوجهت البحرية الألمانية عبر المضايق ودمرته،كما قامت الدولة العثمانية بمحاصرة روسيا ومنعتها من المرور في المضايق،وحاولت إنجلترا تمرير حملة لنجدة روسيا ففشلت، لأن تركيا حليفة ألمانيا منعتها بإغلاق المضايق في وجهها، ما أدى إلى انهيار الجبهة الروسية أمام الألمان وفشل الحلفاء في السيطرة على البوسفور والدردنيل... [2]

بعد نهاية الحرب، تنبه الإنجليز إلى المزايا التجارية والإستراتيجية التي تتمتع بها تركيا نتيجة لتحكمها في المضايق، وقد أصر المنتصرون في الحرب العالمية الأولى على فتح المضايق أمام كافة السفن وعلى عدم تحصينها مرة أخرى، وقد نظم وضع المضايق مرة ثانية في معاهدة لوزان 1923، ونصت هذه المعاهدة على حرية المرور الكاملة لكل السفن التجارية بغض النظر عن جنسيتها، ولكنها من جهة أخرى وضعت قيودا على مرور السفن الحربية إلى البحر الأسود باعتباره بحرا مقفلا، ولا يمكن تبرير دخول السفن الحربية الأجنبية إليه دون أن يكون لها غرض عدواني ضد الدول الواقعة على شواطئه، وتكونت لجنة دولية لإدارة المضيقين.[3]

تعكس معاهدة لوزان إصرار الدول الكبرى على الحصول أكبر قدر من حرية الملاحة في المضايق، لأن الإتحاد السوفياتي لم يكن وقتها يملك إلا أسطولا صغيرا ولم يكن في استطاعته أن يهدد بالتوسع جنوبا صوب البحر المتوسط، لكن الظروف تغيرت في الثلاثينات من القرن 20م للأسباب التالية [4]:

1- أصبح الإتحاد السوفياتي دولة صناعية ذات أسطول ضخم يمكنه من تنفيذ سياسة قياصرة روسيا بالتوسع جنوبا صوب المياه الدافئة.
2- ظهور إيطاليا كقوة بحرية تهدد النفوذ البريطاني في شرق البحر المتوسط سنة 1935.
3- زيادة قوة ألمانيا وإتباعها سياسة عدوانية توسعية.

إزاء هذه المستجدات رأت إنجلترا أن مصلحتها تتفق مع كل من تركيا والإتحاد السوفياتي في تعديل معاهدة لوزان، وبذلك تم اتفاقية توقيع اتفاقية مونترو في 20 جويلية 1936، لتنظيم الملاحة في المضايق التركية في إطار أمن تركيا وأمن البحر الأسود والبلدان المطلة عليه، وقعت على هذه الاتفاقية 10 دول وهي:

---

[1] عبد الوهاب الكيالي، **موسوعة السياسة** ، الجزء الثاني. مرجع سابق. ص 674.
[2] ناصيف يوسف حتي، مرجع سابق، ص 69-70.
[3] علي أحمد هارون، مرجع سابق، ص 435.
[4] نفس المرجع، ص 435.

تركيا، الإتحاد السوفياتي، اليونان، رومانيا، يوغسلافيا، بلغاريا، أستراليا، اليابان، ومازالت هذه الاتفاقية سارية المفعول حتى الوقت الحاضر، ومن أهم بنودها[1]:

1- التأكيد على مبدأ حرية الملاحة والمرور في المضايق.
2- تتمتع السفن التجارية في زمن السلم بالحرية الكاملة في المرور والملاحة في الممرات في أي وقت ومهما كانت جنسيتها وحمولتها لقاء رسم متفق عليه .
3- أما في حالة الحرب التي تكون تركيا طرفا فيها،فيحق للسفن التابعة لبلدان غير مشتركة في الحرب وغير معادية لتركيا المرور بحرية شرط ألا تقدم أية مساعدة للعدو.
4- حق البلدان الأجنبية وبشكل خاص البلدان المطلة على البحر الأسود في تمرير بعض قطعها البحرية ضمن معايير محددة وأصول مرعية وذلك في حالة السلم.
5- في حالة الحرب التي تكون تركيا طرفا فيها، كما أن هذه المادة تطبق أيضا عندما تعتبر تركيا نفسها مهددة بحرب وشيكة.

وقد شكلت هذه المعاهدة نصرا لتركيا التي أكدت سيادتها على المضايق بعد أن كانت معاهدة لوزان عام 1924 قد حرمتها منها.

3. مكانة تركيا ضمن الإستراتيجية الغربية والروسية:

إن الموقع الجيو استراتيجي الهام لتركيا جعلها تتبوأ مكانة عظيمة ضمن سياسات القوى العالمية الكبرى، حيث أصبح لتركيا- المسيطرة على البوسفور والدردنيل- أهمية عسكرية خطيرة في إستراتيجية الكتلة الغربية ضد الكتلة الشرقية، فكان في وسعها أن تسمح لأساطيل الكتلة الغربية بالمرور إلى البحر الأسود لتدمير المنطقة الصناعية الرئيسية للإتحاد السوفياتي سابقا، وكانت تعد كصمام أمان للقوى الغربية ضد الزحف السوفياتي جنوبا إلى الشرق الأوسط وطرق الملاحة الدولية هناك[2].

ومن ثم نظرت الولايات المتحدة الأمريكية إلى تركيا كقاعدة عسكرية هامة تعتمد عليها في مواجهة الكتلة السوفياتية السابقة،كما أن السفن العابرة من البحر الأسود إلى بحر إيجه مجبرة على المرور عبر المضايق التركية، وهذه الميزة دفعت حلف الناتو لأن يضم إلى صفوفه دولة بهذا الموقع الإستراتيجي الخطير الكابح لجماح الروس، خاصة إذا علمنا أن المضايق التركية هي المخرج الوحيد للسفن الروسية من البحر الأسود

[1] عبد الوهاب الكيالي، **موسوعة السياسة** ، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص675.
[2] ناصيف يوسف حتي، مرجع سابق.ص70.

المغلق، وكانت تمر في المتوسط عبر المضايق سفينة حربية روسية واحدة كل 36 ساعة،بينما تمر عبرها 20 سفينة تجارية روسية يوميا؛ وهو عدد قليل جدا مقارنة بعدد سفن الدول الأخرى [1].

كما مثلت المضايق التركية غاية في الأهمية في الإستراتيجية الروسية، وكان يمكن أن يحتلها السوفيات في حالة الحرب لضمان حرية مرورهم ولمنع أعدائهم من الدخول إلى البحر الأسود لتهديد منطقته الصناعية الرئيسية، وقد طالب الإتحاد السوفياتي سابقا أكثر من مرة بتعديل معاهدة مونترو بأن تشترك دول البحر الأسود جميعا في الإشراف على الملاحة في المضايق،ويتطلب هذا المطلب تدويل الممرات المائية الإقليمية لضمان بقائها مفتوحة أمام السفن السوفياتية التجارية والحربية في وقت السلم والحرب على حد سواء، إلا أن تركيا والكتلة الغربية رفضتا هذا المطلب [2].

كما لجأت روسيا إلى تدعيم علاقاتها التعاونية مع تركيا بهدف ضمان حرية الملاحة الروسية في البوسفور والدردنيل وإبعاد شبح العزلة الدولية عنها، وذلك من خلال بعض المحاولات لإنشاء منظمة التعاون الاقتصادي لدول البحر الأسود ،وهي لا تزال محاولات متعثرة حتى الآن[3].

وهو ما يجعلنا نؤكد على حقيقة أساسها أن البحث عن منفذ إلى البحر والسيطرة على الممرات مائية يشكل دائما وأبدا دافعا من الدرجة الأولى بالأهمية في توجيه سياسات الدول الخارجية.

- **الخاتمة**

كان لموقع الدولة وإشرافها على واجهة بحرية أهمية في تحديد توجه الدولة السياسي، وهو من أكثر المفاهيم استمرارية في الجغرافيا السياسية؛ أي تحديد موقع الدول بالنسبة للبحار والممرات المائية ، ويختلف تأثير مواقع الممرات على سياسات الدول التي تقع في إقليمها باختلاف القوة النسبية لتلك الدول، فإذا كانت الدولة صاحبة الممر ضعيفة، فإن وجود الممر يكون عادة مدعاة للسيطرة الخارجية، أما إذا كانت الدولة على درجة من القوة بحيث تستطيع درء تطلعات الدول المنتفعة، فإن الممر يكون مصدرا للقوة الاقتصادية والمكانة الدولية.

ونذكر هنا كيف أن سياسة بريطانيا العظمى قد عملت طويلا على بسط سيطرتها المباشرة ونفوذها على المضائق والنطاقات التي تتحكم بالطرق البحرية الكبرى ،حيث أن امتلاك أبواب البحر المتوسط وباب

---

[1] علي أحمد هارون. مرجع سابق. ص 436.

[2] محمد رياض ، مرجع سابق ، ص 337.

[3] محمد علي القوزي، مرجع سابق ، ص 376.

البحر الأحمر،كان مرتبطا ارتباطا وثيقا بانبعاث سلطة بريطانيا العظمى في العالم أجمع؛ وهو ما يثبت صحة الفرضية القائلة بأن قوة وحيوية الدولة مرتبطة أساسا بقدرتها على السيطرة على المنافذ البحرية وطرق مواصلات العالمية، وقد كانت هذه الفرضية المحور الرئيسي لنظرية **"القوة البحرية"** التي صاغها الأدميرال الأمريكي "ألفريد ماهان".

- **قائمة المراجع**

*** أولا: الموسوعات:**

1. الكيالي، عبد الوهاب، **موسوعة السياسة**،الجزء الثاني. (بيروت:المؤسسة العربية للدراسات والنشر،1981) .
2. الكيالي، عبد الوهاب، **موسوعة السياسة**، الجزء الرابع. (بيروت:المؤسسة العربية للدراسات والنشر،1981) .
3. **الموسوعة الميسرة للمصطلحات السياسية**. (الإسكندرية: مركز الإسكندرية للكتاب،2005).

*** ثانيا : الكتب :**

1. الديب، محمد محمود إبراهيم، **الجغرافيا السياسية : منظور معاصر**. (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية ،2002) .
2. حتي، ناصيف يوسف، **القوى الخمس الكبرى والوطن العربي : دراسة مستقبلية**، الطبعة الأولى. (بيروت :مركز دراسات الوحدة العربية ، أكتوبر 1987) .
3. حسن، خليل ، **الجغرافية السياسية : دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها**، الطبعة الأولى. (بيروت:دار المنهل اللبناني ،2009) .
4. حسن، محمد إبراهيم ، **الجغرافية السياسية**. (الإسكندرية : مركز الإسكندرية للكتاب، 1999).
5. رياض، محمد ، **الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط**، الطبعة الثانية . (بيروت: دار النهضة العربية ،1979) .
6. الريماوي، حسين، **مقدمة في الجغرافيا السياسية**، الطبعة الأولى. (عمان : دار وائل للطباعة والنشر ،1998) .
7. رينوفان، بيير وروروزيل، باتيست ، **مدخل إلى تاريخ العلاقات الدولية**، تر:فايز كم نقش، الطبعة الثالثة. (عويدات– بيروت–باريس: منشورات بحر المتوسط ومنشورات ،1998) .

8. سليم، محمد السيد ، **تحليل السياسة الخارجية**، الطبعة الثانية. (القاهرة:مكتبة النهضة المصرية ، 1998) .

9. عطا الله ، مرفت أسعد ، **التنافس العسكري بين بريطانيا وفرنسا في البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس(1869. 1904)** . (الإسكندرية:مركز الإسكندرية للكتاب ،2004) .

10. القوزي، محمد علي ، **العلاقات الدولية في التاريخ الحديث والمعاصر**. (بيروت :دار النهضة العربية،2001) .

11. هارون، علي أحمد ، **أسس الجغرافيا الإقتصادية**. (القاهرة : دار الفكر العربي للطباعة والنشر، 2010) .

*** ثالثا : المجالات والدوريات:**

1. سليم، محمد السيد،"**العلاقة بين قرار التأميم والعدوان الثلاثي على مصر**"، مجلة السياسة الدولية. (القاهرة : مركز الأهرام للدراسات الإستراتيجية). العدد 166، أكتوبر 2006 .

2. هويدي ، أمين ، **المناطق الإستراتيجية في البحر الأحمر**، مجلة المستقبل العربي. (بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية). العدد 02، 1979– 1980 .

*** رابعا : مواقع الانترنت :**

1. جورج كلوني ، **"مضيق جبل طارق"**،2012/02/17، على موقع :

< http://www.startimes.com>

2. الليث، محمد عمر، **" قائمة مضائق العالم بالمعلومات والخرائط والصور"، 2009/05/26، على موقع :** **<www. muslm.net >**

3. <http://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/gibrltar.gif>
4. <http://www.3omlaty.com/vb/attachment.php>
5. <http://www.egypty.com/egyptana/state/suez_canal.asp>
6. <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/03/Turkish_St disambig rait _AR.png>